

ENMIENDAS al Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de julio de 1977), adoptadas el 29 de noviembre de 2001 mediante Resolución A-910 (22)

RESOLUCIÓN A-910(22)

Aprobada el 29 de noviembre de 2001

ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL

PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972

La Asamblea,

Recordando, el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (en adelante denominado «el Convenio»), que trata de las modificaciones del Reglamento,

Habiendo examinado las enmiendas al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 73º período de sesiones y comunicadas a todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, así como las recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima por lo que respecta a la entrada en vigor de dichas enmiendas,

1. Adopta, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, las enmiendas que figuran en el anexo de la presente Resolución;
2. Decide, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio, que las enmiendas entrarán en vigor el 29 de noviembre de 2003, a menos que al 29 de mayo de 2002 más de un tercio de las Partes Contratantes hayan notificado a la Organización que recusan las enmiendas;
3. Pide al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, comunique la presente resolución a todas las Partes Contratantes del Convenio para su aceptación;
4. Invita a las Partes Contratantes a que notifiquen si recusan las enmiendas a más tardar el 29 de mayo de 2002, fecha pasada la cual se considerará que éstas se han aceptado para su entrada en vigor tal como se determina en la presente resolución.

ANEXO

Enmiendas al Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972

1. Regla 3: Se enmienda el párrafo a) de modo que diga lo siguiente:

«a) La palabra “buque” designa toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.»

Se añade el nuevo párrafo m) siguiente:

«m) La expresión “nave de vuelo rasante” designa una nave multimodal que, en su modalidad de funcionamiento principal, vuela muy cerca de la superficie aprovechando la acción del efecto de superficie.»

2. Regla 8: Se enmienda el párrafo a) de modo que diga lo siguiente:

«a) Toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo de conformidad con lo dispuesto en las reglas de la presente parte y, si las circunstancias del caso lo permiten, se efectuará en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas maríneas.»

3. Regla 18: Se añade el nuevo párrafo f) siguiente:

«f) i) Cuando despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, las naves de vuelo rasante se mantendrán bien alejadas de todos los demás buques y evitarán entorpecer la navegación de éstos.

ii) Las naves de vuelo rasante que naveguen por la superficie del agua cumplirán lo dispuesto en las reglas de la presente parte como si fueran buques de propulsión mecánica.»

4. Regla 23: Se añade el nuevo párrafo c) siguiente y se modifica la numeración en consecuencia:

«c) Únicamente cuando despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, las naves de vuelo rasante exhibirán, además de las luces prescritas en el párrafo a) de la presente regla, una luz roja centelleante todo horizonte de gran intensidad.»

5. Regla 31: Se enmienda de modo que diga lo siguiente:

«Cuando a un hidroavión o a una nave de vuelo rasante no le sea posible exhibir luces y marcas de las características y en las posiciones prescritas en las reglas de la presente parte, exhibirá luces y marcas que, por sus características y situación, sean lo más parecidas posible a las prescritas en esas reglas.»

6. Regla 33: Se enmienda el párrafo a) de modo que diga lo siguiente:

«a) Los buques de eslora igual o superior a 12 metros irán dotados de un pito, los buques de eslora igual o superior a 20 metros irán dotados de una campana, además del pito, y los buques de eslora igual o superior a 100 metros llevarán además un gong cuyo tono y sonido no pueda confundirse con el de la campana. El pito, la campana y el gong deberán satisfacer las especificaciones del anexo III de este Reglamento. La campana o el gong, o ambos, podrán ser sustituidos por otro equipo que tenga las mismas características

acústicas respectivamente, a condición de que siempre sea posible hacer manualmente las señales acústicas prescritas.»

7. Regla 35: Se añade el nuevo párrafo i) siguiente y se modifica la numeración en consecuencia:

«i) Un buque de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 20 metros, no tendrá obligación de emitir las señales de campana prescritas en los párrafos g) y h) de la presente regla. No obstante, si no lo hace, emitirá otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de dos minutos.»

8. Anexo I: Se enmienda la sección 13 de modo que diga lo siguiente:

«13. Naves de gran velocidad *.

a) La luz de tope de las naves de gran velocidad se podrá colocar, en relación con la manga de la nave, a una altura inferior a la prescrita en el párrafo 2.a). i) del presente anexo, siempre que el ángulo de la base del triángulo isósceles formado por las luces de costado y la luz de tope, visto desde un costado, no sea inferior a 27°.

b) En las naves de gran velocidad de eslora igual o superior a 50 metros, la distancia vertical de 4,5 metros que, según lo prescrito en el párrafo 2.a). ii) del presente anexo, ha de mediar entre la luz del palo trinquete y la del palo mayor podrá modificarse siempre y cuando dicha distancia no sea inferior a la determinada aplicando la fórmula siguiente:

$$y = \frac{(a + 17Y) C}{1000} + 2$$

* Véanse el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994, y el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 donde:

- y.- es la diferencia de la altura, en metros, entre la luz del palo mayor y la luz del palo trinquete;
- a.- es la altura de la luz del palo trinquete, en metros, por encima de la superficie del agua, en condiciones de servicio;
- Y.- es el asiento, en grados, en condiciones de servicio;
- C.- es la distancia horizontal, en metros, entre las luces de tope.»

9. Anexo III.

Sección 1. Pitos: Se enmienda el párrafo a), de modo que diga lo siguiente:

«a) Frecuencia y alcance audible.

La frecuencia fundamental de la señal deberá estar comprendida dentro de la gama de 70 a 700Hz. El alcance audible de la señal de un pito estará determinado por aquellas frecuencias en las que puedan incluirse la frecuencia fundamental y/o una o más frecuencias armónicas más elevadas que queden dentro de la gama de 180 a 700 Hz (± 1 por 100) en buques de eslora igual o superior a 20 metros, y de 180 a 2.100 Hz (± 1 por 100) en buques de eslora inferior a 20 metros, y que proporcionen los niveles de presión sonora especificados en la sección 1.c).»

Se enmienda el párrafo c) de modo que diga lo siguiente:

«c) Intensidad de la señal acústica y alcance audible.

Todo pito instalado en un buque deberá proporcionar, en la dirección de máxima intensidad de la pitada y a la distancia de 1 metro del pito, un nivel de presión sonora no inferior al valor correspondiente de la tabla siguiente, en una banda por lo menos de 1/3 de octava dentro de la gama de frecuencias de 180 a 700 Hz (± 1 por 100) en buques de eslora igual o superior a 20 metros y de 180 a 2.100 Hz (± 1 por 100) en buques de eslora inferior a 20 metros.

<u>Eslora del buque en metros</u>	Nivel de la banda de 1/3 de octava a 1 metro en dB referido a 2×10^{-5} N/m ²	Alcance audible en millas marinas
200 o más	143	2
75-menos de 200	138	1,5
20-menos de 75	130	1
menos de 20	120 ¹	0,5
	115 ²	
	111 ³	

¹ Cuando las frecuencias medidas quedan dentro de la gama de 180 a 450 Hz.

² Cuando las frecuencias medidas quedan dentro de la gama de 450 a 800 Hz.

³ Cuando las frecuencias medidas quedan dentro de la gama de 800 a 2.100 Hz.»

Sección 2. Campana o gong: Se enmienda el apartado b), de modo que diga lo siguiente:

«b) Construcción.

Las campanas y los gongs estarán fabricados con material resistente a la corrosión y proyectados para que suenen con tono claro. La boca de la campana tendrá no menos de 300 milímetros de diámetro para los buques de eslora igual o superior a 20 metros. Cuando sea posible, se recomienda utilizar un badajo accionado mecánicamente para asegurar una fuerza constante, si bien deberá ser también posible el accionamiento manual. La masa del badajo no será inferior al 3 por 100 de la masa de la campana.»

Las presentes Enmiendas entrarán en vigor de forma general y para España el 29 de noviembre de 2003, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI, párrafo 3, del Convenio sobre el Reglamento.

RESOLUCIÓN A.1004(25)

Adoptada el 29 de noviembre de 2007 entraron en vigor el 1 de diciembre de 2009

ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972, ENMENDADO

Anexo IV

Señales de peligro

1 Las señales siguientes, utilizadas o exhibidas juntas o por separado, indican peligro y necesidad de ayuda:

- a) un disparo de cañón, u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente;
- b) un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla;
- c) cohetes o granadas que despidan estrellas rojas, lanzados uno a uno y a cortos intervalos;
- d) una señal emitida por cualquier sistema de señales consistente en el grupo...---... (SOS) del Código Morse;
- e) una señal emitida por radiotelefonía consistente en la palabra "Mayday";
- f) la señal de peligro "NC" del Código internacional de señales;
- g) una señal consistente en una bandera cuadrada que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo;
- h) llamaradas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.);
- i) un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja;
- j) una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
- k) movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente;
- l) una alerta de socorro mediante llamada selectiva digital que se transmita en:
 - i. el canal 70 de ondas métricas, o
 - ii. las frecuencias 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz o 16804,5 kHz de ondas hectométricas/decamétricas;

- m) una alerta de socorro buque-costera transmitido por la estación terrena de buque de Inmarsat u otro proveedor de servicios móviles por satélite;
- n) señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros;
- o) señales aprobadas transmitidas mediante los sistemas de radiocomunicaciones, incluidos los respondedores de radar de las embarcaciones de supervivencia.

2 Está prohibido utilizar o exhibir cualquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores.

3 Se recuerdan las secciones correspondientes del Código internacional de señales, el Volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento y las siguientes señales:

- a) un trozo de lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo, u otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire);
- b) una marca colorante del agua.

